Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3850

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/6 — 95100 — 6129/68

Bonn, den 12. Februar 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. Juli 1968 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen. Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und spanischer Sprache sowie eine Denkschrift hierzu liegen diesem Schreiben bei.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 334. Sitzung am 7. Februar 1969 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Brandt

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. Juli 1968 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 5. Juli 1968 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 und Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Convenio entre la República Federal de Alemania y la República de Panamá sobre el transporte aéreo

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DIE REPUBLIK PANAMA

IN DEM WUNSCH, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln —

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Panama der Minister für Inneres und Justiz;
oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen": das Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen das bezeichnete Unternehmen einer jeden Vertragspartei internationalen Fluglinienverkehr betreiben kann, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
y
LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

DESEANDO reglamentar el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

(1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo,

a) el término "autoridad aeronáutica" se referirá en el caso de la República Federal de Alemania, al Ministro Federal de Transportes, en el caso de la República de Panamá al Ministro de Gobierno y Justicia o en ambos casos a cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por estas autoridades:

b) el término "empresa aérea designada" se referirá a la empresa de transporte aéreo que una Parte contratante haya designado por escrito a la otra Parte contratante de acuerdo con el Artículo 3 de este Convenio como la empresa aérea que se dedicará a servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2:

(2) Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tienen para la aplicación de este Convenio la acepción fijada en los artículos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944 de su respectiva redacción últimamente vigente.

Artículo 2

(1) Cada Parte contratante garantizará a la otra Parte contratante, a fin de que la empresa aérea designada pueda realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo 2:

a) el derecho de volar sobre su territorio sin hacer escala en él,

b) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales,

c) el derecho de hacer escalas en los puntos de su territorio designados en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 con objeto de tomar o descargar con fines comerciales pasajeros, materia postal y/o carga.

(2) Las rutas en las cuales la empresa aérea designada de cada una de las Partes contratantes, estará autorizada a verificar los servicios aéreos internacionales, serán especificadas en un itinerario, que se acordará por cambio de notas entre los Gobiernos de las Partes contratantes.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß der überwiegende Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge inländischer Unternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und

Artículo 3

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio, pueden ser inaugurados en cualquier tiempo, siempre que

a) la Parte contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el párrafo 1 del Artículo 2, hubiese designado por escrito una empresa aérea, y

b) que la Parte contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa aérea designada para la inauguración de los servicios aéreos.

(2) A reserva de lo estipulado en los párrafos 3 y 4 de este artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Convenio, la Parte contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada para el servicio aéreo internacional.

(3) Cada una de las Partes contratantes tiene el derecho de exigir a la empresa designada por la otra Parte contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos de la respectiva Parte contratante para la realización del tráfico aéreo internacional.

(4) Cada una de las Partes contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo 2 de este Convenio a la empresa aérea designada por la otra Parte contratante si tal empresa aérea fuese incapaz de probar, cuando se le solicite, que la parte mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa aérea, corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte contratante o a esta misma.

Artículo 4

(1) Cada una de las Partes contratantes puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo 2 del Artículo 3 en el caso de que la empresa aérea designada no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio o las obligaciones que de ellas se derivan. Esto regirá también si no se facilita la prueba mencionada en el párrafo 4 del Artículo 3. Cada Parte contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 12 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio, o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Cada una de las Partes contratantes tendrá el derecho de sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte contratante, la empresa aérea designada por otra empresa aérea, en las condiciones del Artículo 3 de este Convenio. La nueva empresa aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa aérea a la que sustituye.

Artículo 5

Las cargas impuestas en el territorio de soberanía de cada una de las Partes contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de la empresa aérea designada de la otra parte contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de empresas aéreas nacionales en los servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6

(1) Las aeronaves utilizadas por la empresa aérea designada de una Parte contratante que vuelen al territorio de la otra Parte contratante, salgan de éste o vuelen

aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der üblichen Ausrüstungsgegenstände, Reserven an Treibstoffen und Schmierölen und Bordvorräten, zu denen Lebensmittel, Getränke und Tabakwaren gehören, sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen Steuern und Abgaben befreit, sofern diese Ausrüstungsgegenstände, Reserven und Vorräte bis zum Weiterflug an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.

(2) Von diesen Zöllen und Abgaben — mit Ausnahme von Gebühren und Vergütungen für Dienstleistungen — sind ferner befreit:

a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Rahmen der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten mengenmäßigen Grenzen aufgenommen und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden;

b) Ersatzteile und übliche Bordausrüstungsgegenstände, die zwecks Wartung oder Reparatur der im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt oder aus diesem ausgeführt werden;

c) Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge bestimmt sind, auch wenn diese Versorgungsgüter auf dem Teil der Flugstrecke verbraucht werden sollen, die sich über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei befindet, in dem sie an Bord genommen wurden.

Jede Vertragspartei kann vorschreiben, daß die in Absatz 1 und in Buchstaben a), b) und c) dieses Absatzes bezeichneten Materialien unter Zollüberwachung und -kontrolle zu stellen sind.

Die in Absatz 1 und in Buchtaben a), b) und c) dieses Absatzes bezeichneten Materialien unterliegen nicht wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(3) Die üblichen Bordausrüstungsgegenstände sowie die Erzeugnisse und Versorgungsgüter, die sich an Bord der von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge befinden, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nicht ohne Zustimmung der dortigen Zollbehörden entladen werden. In diesem Falle können sie der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden, bis sie im Einklang mit den Zollvorschriften wieder verladen oder einem anderen Zweck zugeführt worden sind.

Artikel 7

(1) Dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der

a través de éste, así como su equipo normal, sus reservas de combustible y lubrificantes y sus provisiones de a bordo, comprendidos los artículos alimenticios, las bebidas y el tabaco, serán exonerados a la entrada en el territorio de la otra Parte contratante, de todo derecho de aduana, gastos de inspección y otros derechos o impuestos, a condición de que estos equipos, reservas y provisiones, permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.

(2) Serán igualmente exonerados de estos mismos derechos, e impuestos, a excepción de tasas y pagos por servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo tomadas en el territorio de una Parte contratante dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte contratante y destinadas al consumo a bordo de las aeronaves empleadas en el servicio internacional por la empresa designada de la otra Parte contratante;

b) Las piezas de repuesto y los equipos normales de a bordo, importados del o exportados al territorio de una de las Partes contratantes para el cuidado o la reparación de las aeronaves empleadas en el servicio internacional;

c) Los combustibles y lubrificantes destinados al aprovisionamiento de las aeronaves empleadas en el servicio internacional por la empresa designada de la otra Parte contratante, aún cuando estos aprovisionamientos deban utilizarse en la parte del trayecto volado sobre el territorio de la Parte contratante en el cual hubiesen sido embarcados.

Cada Parte contratante podrá disponer que los artículos descritos en el párrafo 1° así como en las letras a., b. y c. de este párrafo sean sometidos a la vigilancia y control de las aduanas.

Los artículos descritos en el párrafo 1° así como en las letras a., b. y c. de este párrafo, no estarán sujetos a prohibiciones y restricciones económicas sobre importación, exportación y tránsito.

(3) Los equipos normales de a bordo, así como los productos y aprovisionamientos que se hallen a bordo de las aeronaves empleadas por la empresa designada de una Parte contratante, no podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte contratante sin el consentimiento de las autoridades aduaneras de este territorio. En este caso podrán ser puestos bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta tanto sean reembarcados o hayan recibido otro destino de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

Artículo 7

(1) La empresa aérea designada de cada una de las Partes contratantes gozará de justas e iguales posibilidades para realizar el servicio en cualquier ruta especificada conforme al párrafo 2 de Artículo 2 de este Convenio.

(2) En la realización del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio, la empresa aérea designada de una de las Partes contratantes deberá tener en consideración los intereses de la empresa aérea designada de la otra Parte contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios aéreos que esta última empresa aérea mantiene en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) El Servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio deberá tener como primordial

voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

objetivo ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles de tráfico para y del territorio de soberanía de la Parte contratante que designa la empresa aérea. El derecho de esta empresa aérea para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificados de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte contratante, y los puntos localizados en un tercer país o países, será ejercido en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad tenga en cuenta:

a) la demanda de tráfico para y del territorio de la Parte contratante que haya designado la empresa aérea,

b) la demanda de tráfico existente en las zonas que cruzan los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales,

c) las exigencias económicas de un servicio aéreo en tránsito.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artículo 8

(1) Las empresas aéreas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la inauguración de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se van a usar y los itinerarios. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de la empresa aérea designada que puedan solicitarse debidamente con el fin de controlar la capacidad ofrecida por la empresa aérea designada de la primera Parte contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, der Art des verwendeten Geräts, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkraft-

Artículo 9

(1) Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 serán fijadas tomando en consideración todos los factores determinantes, tales como, el costo de explotación, la clase de equipo en servicio, ganancias razonables, las características de las diferentes rutas y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operan en las mismas rutas o partes de ellas. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observadas las disposiciones de los siguientes párrafos:

(2) Las tarifas serán acordadas si es posible, para cada ruta entre las respectivas empresas aéreas designadas. Con este fin las empresas aéreas designadas acatarán las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, las empresas aéreas designadas se entenderán directamente entre sí previa consulta con las empresas de transportes aéreos de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Las tarifas acordadas en esta forma deberán ser sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes, por lo menos treinta días

treten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

antes de la fecha fijada para su entrada en vigencia. Este período puede ser reducido en casos especiales siempre que las autoridades aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

(4) Si no se llega a un acuerdo, conforme al párrafo 2 de este Artículo, entre las empresas aéreas designadas, o si una de las Partes contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo 3, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes, fijarán, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o partes de las mismas, sobre las cuales no se ha llegado a un acuerdo.

(5) En caso de que no se llegase a un acuerdo conforme al párrafo 4 de este Artículo, entre las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes, se aplicarán entonces las cláusulas del Artículo 13 de este Convenio. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, la Parte contratante que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, puede exigir de la otra Parte contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10

En el caso de que entrase en vigor un convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por las Partes contratantes, prevalecerán entonces las cláusulas del convenio multilateral. Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Convenio será derogado, substituído, modificado o suplementado por las cláusulas del convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el Artículo 12 de este Convenio.

Artículo 11

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

Artículo 12

Con objeto de examinar enmiendas al presente Convenio y al itinerario, cada una de las Partes contratantes puede solicitar en cualquier momento una consulta. Lo mismo rige para el examen de la interpretación y aplicación del Convenio si, a juicio de una de las Partes contratantes, el cambio de opiniones previsto en el Artículo 11 de este Convenio no ha dado resultado. La consulta empieza dentro de los sesenta días que siguen a la recepción de la demanda en la otra Parte contratante.

Artículo 13

(1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda solucionarse de acuerdo con el Artículo 12 de este Convenio, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes contratantes designe un árbitro y éstos de común acuerdo designarán un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente que nombrarán los Gobiernos de las dos Partes contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de sesenta días y el árbitro dirimente en un plazo de noventa días a partir de la fecha en que una de las Partes contratantes notificó a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el párrafo 2, cada una de las Partes contratantes, a falta de otro acuerdo, puede rogar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de

Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in der Stadt Panama, Republik Panama, ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Bonn am 5. Juli 1968 in 4 Urschriften, je zwei in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Günther Harkort

Für die Republik Panama:
Adolfo J. Arrocha M.

que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos necesarios.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones son obligatorias para las Partes contratantes. Cada una de las Partes contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los que ocasione su defensa en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos de más serán sufragados a partes iguales por las dos Partes contratantes. Por lo demás el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

Artículo 14

(1) El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en la ciudad de Panamá, República de Panamá.

(2) Este Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada una de las Partes contratantes podrá denunciar en todo momento por escrito el presente Convenio. El Convenio deja de estar en vigor un año después de la recepción de la denuncia en la otra Parte contratante.

HECHO en Bonn el 5 de julio de 1968 en cuatro originales, dos en idioma alemán y dos en idioma español siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por la República Federal de Alemania:
Günther Harkort

Por la República de Panamá:
Adolfo J. Arrocha M.

Denkschrift

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftverkehrsunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-panamaische Luftverkehrsabkommen ist das 41. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird.

Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 22. bis 29. September 1965 in Bonn stattfanden, am 5. Juli 1968 in Bonn unterzeichnet.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tag der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

> Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte zu einem Punkt in der Republik Panama und darüber hinaus.

Das von der Republik Panama bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

> Von Punkten in der Republik Panama über Zwischenlandepunkte zu einem Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5 räumt Inländerbehandlung bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen ein.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden.

Artikel 8 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs. Die Vorschrift ergänzt Artikel 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 10 bis 13 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 14 enthält die international üblichen Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandatura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.